

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



NGUYỄN QUANG THÀNH

**PHÁT TRIỂN VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG
CỘNG BẰNG XE BUÝT TẠI THÀNH PHỐ HẢI
PHÒNG THEO HƯỚNG BỀN VỮNG**

Tóm tắt luận án tiến sĩ kinh tế

Ngành: Tổ chức và quản lý vận tải; Mã số: 9840103

Chuyên ngành: Tổ chức và quản lý vận tải

Hải Phòng - 2022

Công trình được hoàn thành tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

Người hướng dẫn khoa học: GS.TSKH Nguyễn Hữu Hà

Phản biện 1: PGS.TS Nguyễn Thị Phương.....

.....

Phản biện 2: PGS.TS Trần Sỹ Lâm.....

.....

Phản biện 3: PGS.TS Đặng Công Xưởng.....

.....

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng đánh giá Luận án tiến sĩ cấp Trường, họp tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam vào hồi.....giờ.....phút, ngày.....tháng....năm.....

Có thể tìm hiểu luận án tại thư viện Trường.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ

1. Nguyen Quang Thanh, Hoang Trung Thong, Dinh Van Hiep (2015). *An Efficient Solution to Promote Public Transportation toward Sustainable Development: A Case Study in Haiphong city*. Proceeding of 8th ATRANS Symposium, Asian Transportation Research Society, Bangkok, Thailand. <http://www.atransociety.com>
2. Nguyen Quang Thanh, Vu Thi Phuong Hoa (2016). *A Marketing Solution to Enhance Service Quality of Public Transportation: A Case Study in Haiphong city*. Proceeding of 9th ATRANS Symposium in Bangkok, Thailand. <http://www.atransociety.com>
3. Nguyen Quang Thanh (2017). *Establishing A Public Transport Authority in Haiphong city*. Presentation at the CityNET/SHRDC Transportation Strategy Workshop for Asian Cities, Seoul, Korea. <http://www.urbansdgplatform.org>
4. Nguyen Quang Thanh, Vu Thi Phuong Hoa, Nguyen Huu Ha (2017). *Improving Public Transportation Towards Sustainable Development: A Case Study in Haiphong city*. Proceeding of 10th ATRANS Annual Conference in Bangkok, Thailand. <http://www.atransociety.com>
5. Nguyễn Quang Thành, Nguyễn Hữu Hà (2020). *Phân tích ảnh hưởng của một số yếu tố kinh tế xã hội đến đến nhu cầu vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Hải Phòng*. Kỷ yếu Hội nghị khoa học công nghệ lần thứ XXII, Trường Đại học Giao thông Vận tải. ISBN 978-604-76-2272-6
6. Nguyễn Quang Thành, Nguyễn Hữu Hà (2020). *Phát triển mô hình Cơ quan quản lý giao thông công cộng tại thành phố Hải Phòng*. Kỷ yếu Hội nghị khoa học công nghệ lần thứ XXII, Trường Đại học Giao thông Vận tải. ISBN 978-604-76-2272-6
7. Nguyễn Quang Thành, Nguyễn Hữu Hà (2020). *Hệ thống giao thông công cộng thông minh và khả năng ứng dụng tại thành phố Hải Phòng*. Kỷ yếu Hội nghị khoa học công nghệ lần thứ XXII, Trường Đại học Giao thông Vận tải. ISBN 978-604-76-2272-6
8. Nguyen Quang Thanh, Vu Thi Phuong Hoa, Nguyen Huu Ha (2020). *Current Situation and Solutions to Enhance Service Quality of Public Transport in Hai Phong City, Vietnam*. Proceeding of 13th ATRANS Annual Conference in Bangkok, Thailand. <http://www.atransociety.com>
9. Vu Thi Phuong Hoa, Nguyen Quang Thanh, Nguyen Huu Ha (2020). *Efficient Management of Revenue and Subsidy for Urban Public Transport Service in Hai Phong City, Vietnam*. Proceeding of 13th ATRANS Annual Conference in Bangkok, Thailand. <http://www.atransociety.com>
10. Nguyễn Quang Thành, Nguyễn Hữu Bình (2021). *Cơ sở lý luận về phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trong đô thị theo hướng bền vững*. Tạp chí Giao thông Vận tải, số Tháng 6/2021. ISSN 2354-0818
11. Nguyễn Quang Thành, Nguyễn Hữu Hà (2021). *Nghiên cứu phát triển tuyến buýt chất lượng cao tại thành phố Hải Phòng*. Tạp chí Giao thông Vận tải, số Tháng 7/2021. ISSN 2354-0818

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu

Với lợi thế vị trí và tiềm năng phát triển, đến 2030, Thành phố Hải Phòng sẽ trở thành đô thị đặc biệt cấp quốc gia. Trong đó, mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt đã và đang là một bộ phận quan trọng của hệ thống GTĐT Hải Phòng, đóng vai trò tăng cường năng lực vận tải đô thị, giảm ùn tắc giao thông và cải thiện môi trường đô thị, một loại hình giao thông cần được đặc biệt quan tâm trong chiến lược phát triển đô thị bền vững của thành phố. Tuy nhiên, trong hơn 10 năm qua, VTHKCC bằng xe buýt tại TP Hải Phòng phát triển thiếu bền vững, chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế và chưa đáp ứng được kỳ vọng đặt ra thể hiện ở CSHT và phương tiện xuống cấp, CLDV chưa cao, chưa thu hút được người dân sử dụng. Tại Việt Nam, đã có nhiều công trình nghiên cứu để giải quyết nhiều khía cạnh của VTHKCC nói chung và VTHKCC bằng xe buýt nói riêng. Tuy nhiên, chưa có đề tài nào nghiên cứu một cách hệ thống, đầy đủ về phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững. Bên cạnh đó, các nghiên cứu này phần lớn được tập trung cho các đô thị đặc biệt có quy mô lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh mà chưa có nghiên cứu nào áp dụng cho các đô thị loại I như TP Hải Phòng. Xuất phát từ yêu cầu thực tiễn xã hội cũng như yêu cầu phải làm rõ cơ sở lý luận về phát triển VTHKCC bằng xe buýt, đồng thời nghiên cứu phát triển VTHKCC bằng xe buýt tại TP. Hải Phòng theo hướng bền vững, phục vụ tốt nhu cầu đi lại của người dân, từ đó làm hình mẫu để nhân rộng trong phạm vi cả nước, tác giả đã lựa chọn Đề tài Luận án Tiến sĩ: “*Phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Hải Phòng theo hướng bền vững*”.

2. Mục tiêu nghiên cứu của đề tài

Mục tiêu chính của đề tài là nghiên cứu xây dựng cơ sở lý luận về phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững, đánh giá đúng thực trạng phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững, từ đó đề xuất các giải pháp phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững cho TP Hải Phòng.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

* *Đối tượng nghiên cứu:* Luận án tập trung nghiên cứu các vấn đề lý luận về phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững và thực trạng phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững trên địa bàn TP Hải Phòng.

* *Phạm vi nghiên cứu:*

Phạm vi về nội dung: nghiên cứu vấn đề phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững dựa trên quan điểm của cả cơ quan QLNN, DNVT xe buýt và người sử dụng xe buýt với những tiêu chí, chỉ tiêu cụ thể gắn với các đặc điểm, đặc trưng và các yếu tố tạo nên dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt như: mạng lưới tuyến, CSHT, đoàn phương tiện, hệ thống phục vụ và dịch vụ hỗ trợ, hoạt động VTHKCC bằng xe buýt, thể chế quản lý; nghiên cứu các giải pháp phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững, không nghiên cứu chuyên sâu những vấn đề về công nghệ, kỹ thuật của hệ thống VTHKCC bằng xe buýt hay hoạt động SXKD của DNVT xe buýt.

Phạm vi không gian: trên địa bàn TP. Hải Phòng, có đánh giá, so sánh với các thành phố lớn khác như Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Cần Thơ.

Phạm vi thời gian: trong giai đoạn 2010 - 2020. Các giải pháp được đề xuất cho giai đoạn đến năm 2030 và tầm nhìn sau năm 2030.

4. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp nghiên cứu: phương pháp tổng hợp và tiếp cận hệ thống; phương pháp tư duy logic; phương pháp luận của chủ nghĩa duy vật biện chứng và duy vật lịch sử; phương pháp điều tra, khảo sát; phương pháp chuyên gia; phương pháp thống kê, phân tích, so sánh; phương pháp kế thừa, tổng kết kinh nghiệm.

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài Luận án

Ý nghĩa khoa học: làm phong phú hơn lý luận về VTHKCC bằng xe buýt, góp phần bổ sung lý luận về phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững.

Ý nghĩa trong thực tiễn: giúp cho các cơ quan quản lý, DNVT vận dụng để quản lý và khai thác VTHKCC có hiệu quả cao; làm tài liệu tham khảo xây dựng chiến lược, chính sách phát triển VTHKCC nói riêng và phát triển đô thị nói chung.

6. Những điểm mới của đề tài Luận án

Về mặt khoa học: Làm sáng tỏ thêm lý luận về VTHKCC bằng xe buýt, bổ sung, hình thành cơ sở lý luận về phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững: đưa ra khái niệm, nguyên tắc, nội dung, các tiêu chí, chỉ tiêu phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững; Đề xuất khung tiêu chuẩn CLDV VTHKCC bằng xe buýt áp dụng cho cả cơ quan QLNN và DNVT.

Về mặt thực tiễn: Luận án đề xuất các nội dung quy hoạch phát triển VTHKCC nói chung và xe buýt nói riêng đến năm 2030 và sau 2030 tại TP Hải Phòng. Đồng thời, Luận án đề xuất một số giải pháp về phát triển phương tiện, CSHT và tổ chức giao thông, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, đề xuất hoàn thiện cơ chế, chính sách phát triển VTHKCC phù hợp cho TP Hải Phòng.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN PHÁT TRIỂN VTHKCC BẰNG XE BUÝT THEO HƯỚNG BỀN VỮNG

1.1. Các công trình nghiên cứu trên thế giới

Trên thế giới đã có nhiều công trình nghiên cứu có giá trị, làm phong phú thêm lĩnh vực GTCC với các khía cạnh nghiên cứu khác nhau. Tuy nhiên, chưa có công trình khoa học nghiên cứu về phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững. Một số tác giả nghiên cứu các tiêu chí, chỉ tiêu cụ thể để đánh giá tính bền vững của hệ thống GTCC thành phố. Một số tác giả nghiên cứu giải pháp cho hệ thống GTCC trong những điều kiện nhất định tại một số đô thị trên thế giới. Do đó, kết quả của các nghiên cứu này không thể áp dụng máy móc, cần phải áp dụng có chọn lọc để phù hợp với điều kiện thực tế tại Việt Nam.

1.2. Các công trình nghiên cứu trong nước

Các công trình nghiên cứu ở trong nước chủ yếu tập trung vào việc nghiên cứu phát triển một ngành, khía cạnh nào đó thuộc lĩnh vực GTVT, bao gồm: xây dựng chiến lược, quy hoạch, nghiên cứu mô hình quản lý, công tác QLNN, xây dựng các tiêu chuẩn để đánh giá, tăng cường hiệu quả hoạt động và cải thiện chất lượng dịch vụ... Tuy một số nghiên cứu liên quan trực tiếp đến VTHKCC bằng xe buýt nhưng chưa có công trình nào đề cập sâu đến phát triển theo hướng bền vững và áp dụng cụ thể cho trường hợp TP Hải Phòng. Do đó, nghiên cứu phát triển VTHKCC bằng xe buýt tại TP. Hải Phòng theo hướng bền vững là cần thiết trong giai đoạn hiện nay và định hướng cho tương lai.

1.3. Khoảng trống khoa học, câu hỏi và nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài

* *Khoảng trống khoa học*: Các nghiên cứu mới dừng lại ở quan điểm, mục tiêu mà chưa có công trình nào nghiên cứu sâu về phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững. Các nghiên cứu hầu hết tập trung cho các đô thị lớn mà ít có đề tài nào nghiên cứu cho các đô thị có quy mô trung bình như TP. Hải Phòng.

* *Câu hỏi và nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài*: Phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững là gì và tại sao phải phát triển theo hướng bền vững? Các yếu tố nào ảnh hưởng đến phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững tại TP Hải Phòng? Đánh giá bằng các tiêu chí, chỉ tiêu nào? Để phát triển VTHKCC bằng xe buýt tại TP Hải Phòng theo hướng bền vững cần có các giải pháp gì? Để trả lời cho các câu hỏi trên, Luận án sẽ xây dựng cơ sở lý luận về phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững. Trên cơ sở phân tích, đánh giá thực trạng phát triển VTHKCC bằng xe buýt tại TP. Hải Phòng, Luận án chỉ ra những kết quả đạt được, những tồn tại hạn chế và nguyên nhân, xác định những lợi thế, thách thức và cơ hội để phát triển. Từ đó, đề xuất các giải pháp phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững cho TP. Hải Phòng đến năm 2030 và giai đoạn sau năm 2030.

1.4. Phương pháp thu thập dữ liệu và tiếp cận giải quyết vấn đề

* *Điều tra, khảo sát dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt*: khảo sát toàn bộ mạng lưới tuyến, tiến hành phỏng vấn trực tiếp 330 người sử dụng xe buýt và người sử dụng các phương tiện khác tại các địa điểm phát sinh và thu hút trên toàn mạng lưới tuyến và các khu vực lân cận về dịch vụ xe buýt để đánh giá thực trạng hoạt động của xe buýt cũng như nhu cầu và mong muốn của người dân đối với dịch vụ xe buýt.

* *Kiểm chứng và lựa chọn các tiêu chí, chỉ tiêu đánh giá mức độ phát triển VTHKCC bằng xe buýt tại TP Hải Phòng theo hướng bền vững*: xây dựng bộ chỉ tiêu đánh giá phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững gồm 6 nhóm tiêu chí, 27 tiêu chí thành phần và 70 chỉ tiêu; khảo sát ý kiến của 220 người bao gồm các nhà quản lý, nhà khoa học, đơn vị tư vấn, chủ doanh nghiệp trong lĩnh vực GTVT với 6 câu hỏi, bao gồm 5 câu hỏi về các yếu tố ảnh hưởng và những vấn đề có liên quan đến sự phát triển VTHKCC bằng xe buýt, câu hỏi thứ 6 với quan điểm để lựa chọn ra bộ chỉ tiêu phù hợp để phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững.

Kết quả lựa chọn được bộ chỉ tiêu phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững tại TP. Hải Phòng với 35 chỉ tiêu thuộc cả 6 nhóm tiêu chí có tỷ lệ đồng ý từ 80% trở lên trong số 70 chỉ tiêu đã xây dựng.

* *Vận dụng phương pháp cho điểm có trọng số để đánh giá mức độ phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững tại TP Hải Phòng*:

Bước 1: Xác định điểm của từng tiêu chí

Bước 2: Phân tích mức độ quan trọng của từng nhóm tiêu chí

Bước 3: Xác định điểm tổng hợp thể hiện mức độ bền vững từng tiêu chí

Bước 4: Xây dựng bảng điểm tổng hợp mức độ bền vững của các tiêu chí

Bước 5: Xác định mức độ bền vững của từng tiêu chí

Bước 6: Vận dụng Bảng điểm của từng tiêu chí để đánh giá mức độ phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững

* *Đánh giá, tổng kết thực trạng, chỉ ra những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân, xác định phương hướng và giải pháp khắc phục.*

CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN VTHKCC BẰNG XE BUÝT THEO HƯỚNG BỀN VỮNG

2.1. Tổng quan về vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

2.1.1. Khái niệm và vai trò của vận tải hành khách công cộng trong đô thị

VTHKCC là loại hình vận chuyển hành khách bằng các phương thức khác nhau trong đô thị có thể đáp ứng khối lượng lớn nhu cầu đi lại của người dân một cách thường xuyên, liên tục theo thời gian xác định, theo hướng và theo tuyến ổn định trong từng thời kỳ nhất định. Hệ thống VTHKCC là tập hợp tất cả các phương thức VTHKCC cùng toàn bộ CSHT phục vụ để đáp ứng nhu cầu đi lại của cộng đồng dân cư đô thị. Một hệ thống VTHKCC hoàn chỉnh phải có sự kết hợp hữu cơ của 5 yếu tố: Mạng lưới tuyến VTHKCC; Cơ sở hạ tầng kỹ thuật trên tuyến; Đoàn phương tiện vận tải; Hệ thống phục vụ và dịch vụ hỗ trợ; Hệ thống quản lý điều hành vận tải.

* *Vai trò của VTHKCC trong đô thị:* là bộ phận cấu thành của hệ thống GTVT đô thị, tạo thuận lợi cho việc phát triển chung của đô thị; góp phần tiết kiệm quỹ đất đô thị; nâng cao hiệu quả sử dụng CSHT; tiết kiệm chi phí đi lại của người dân đô thị, góp phần tăng năng suất lao động xã hội; góp phần bảo vệ môi trường.

2.1.2. Khái niệm vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

VTHKCC bằng xe buýt là một trong những loại hình VTHKCC bằng phương tiện là ô tô, có thu tiền cước theo quy định, hoạt động theo một biểu đồ vận hành và hành trình quy định phục vụ nhu cầu đi lại của dân cư trong các thành phố lớn và các khu đông dân cư. Hệ thống VTHKCC bằng xe buýt là hệ thống con của hệ thống VTHKCC đô thị, bao gồm tất cả các yếu tố cấu thành (Mạng lưới tuyến, CSHT, phương tiện, hệ thống dịch vụ, hệ thống quản lý điều hành) để vận chuyển hành khách thuận tiện, an toàn nhằm thỏa mãn tối đa nhu cầu đi lại của người dân trong đô thị.

2.1.3. Các loại hình vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

Một số loại hình xe buýt phổ biến trên thế giới: xe buýt thường, xe buýt mini, xe buýt nhanh (BRT), xe điện mặt đất (Trolleybus), xe buýt du lịch.

2.1.4. Những đặc trưng cơ bản của vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

VTHKCC bằng xe buýt có sự tham gia đồng thời của cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành, DNVT xe buýt và người sử dụng dịch vụ; VTHKCC bằng xe buýt được coi là phương thức VTHKCC phổ biến nhất hiện nay ở các đô thị.

Ưu điểm: có tính cơ động cao, liên kết với các loại hình vận tải đường bộ khác, có khả năng vận chuyển khối lượng hành khách tương đối lớn, chi phí đầu tư tương đối thấp so với các phương tiện VTHKCC hiện đại khác.

Nhược điểm: Năng lực vận chuyển và tốc độ khai thác còn thấp so với BRT; Vốn đầu tư ban đầu và chi phí vận tải lớn hơn các PTCN như xe con hay xe máy.

2.2. Khái niệm và nội dung phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

2.2.1. Khái niệm chung về phát triển và phát triển bền vững

Phát triển bền vững (PTBV) là sự phát triển về mọi mặt trong xã hội hiện tại mà vẫn phải bảo đảm sự liên tục phát triển của xã hội trong tương lai, thể hiện trên cả 3 lĩnh vực: kinh tế - xã hội - môi trường và hạt nhân của nó chính là con người.

2.2.2. Cách tiếp cận phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

Phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững là sự phát triển VTHKCC bằng xe buýt lấy mục tiêu phục vụ con người làm trung tâm, sử dụng hiệu quả các nguồn lực để phát triển nhanh, ổn định về quy mô, với sự đảm bảo chất lượng và cơ cấu hợp lý của hệ thống, nhằm đáp ứng tối đa nhu cầu đi lại hiện tại mà không làm ảnh hưởng, tổn hại đến khả năng đáp ứng nhu cầu đi lại trong tương lai, góp phần phát triển kinh tế, văn hóa xã hội và bảo vệ môi trường.

2.2.3. Nội dung phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

5 nội dung: (1) Phát triển về quy mô; (2) Không ngừng nâng cao CLDV; (3) Đảm bảo cơ cấu hợp lý; (4) Đóng góp vào phát triển kinh tế, văn hóa xã hội và bảo vệ môi trường; (5) Sử dụng hiệu quả các nguồn lực để phát triển.

2.3. Các nguyên tắc phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

8 nguyên tắc: (1) Phải có cơ sở khoa học và vận dụng linh hoạt chính sách của Đảng và Nhà nước; (2) Đảm bảo hiệu quả kinh tế, bảo vệ môi trường, cảnh quan, bảo tồn và phát huy văn hóa, văn minh đô thị; (3) Lấy lợi ích của người sử dụng làm trung tâm để phát triển; (4) Triệt để phát huy thế mạnh của địa phương; (5) Tận dụng được mọi nguồn lực trong xã hội; (6) Tăng cường ứng dụng KHCN; (7) Phát huy vai trò tham gia của cộng đồng; (8) Chú trọng phát triển nguồn nhân lực.

2.4. Các tiêu chí, chỉ tiêu đánh giá phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

2.4.1. Sự cần thiết và yêu cầu khi xây dựng các tiêu chí, chỉ tiêu đánh giá phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

Hệ thống các tiêu chí, chỉ tiêu phải phản ánh được nội dung phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững, có tính hệ thống, bảo đảm sự tương thích với các chỉ tiêu trong lĩnh vực VTHKCC và các chỉ tiêu thông kê khác. Các chỉ tiêu xây dựng phải tuân theo nguyên tắc SMART: S (Specific): Tính rõ ràng, cụ thể; M (Measurable): Có thể đo lường được; A (Achievable): Có tính khả thi; R (Realistic): Có tính thực tế; T (Timed): Có thời hạn để đạt được mục tiêu đã đề ra.

2.4.2. Các tiêu chí phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

5 tiêu chí: có hiệu quả kinh tế, tạo ra công bằng xã hội, bảo vệ môi trường, có thể chế phát triển phù hợp và đảm bảo nguồn lực tài chính ổn định, lâu dài.

2.4.3. Các chỉ tiêu phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

- Các chỉ tiêu thuộc nhóm các tiêu chí có ảnh hưởng chung đến phát triển VTHKCC bằng xe buýt:

+ *Nhóm tiêu chí kinh tế: Cơ cấu kinh tế đô thị* (GRDP bình quân trong 5 năm gần nhất; GRDP bình quân đầu người; Tỷ trọng ngành dịch vụ trong các ngành kinh tế; Tỷ trọng ngành vận tải trong cơ cấu các ngành dịch vụ).

+ *Nhóm tiêu chí tài chính: Vốn đầu tư phát triển KTXH đô thị* (Tỷ trọng vốn đầu tư toàn xã hội của đô thị so với cả nước; Tổng vốn đầu tư công; Tỷ trọng vốn FDI của đô thị so với cả nước; Tổng vốn vay hỗ trợ phát triển ODA; Tỷ trọng vốn đầu tư ngành vận tải so với tổng vốn đầu tư toàn xã hội).

+ *Nhóm tiêu chí xã hội: Cơ cấu dân số đô thị* (Tổng dân số đô thị, Tỷ lệ tăng dân số tự nhiên, Mật độ dân số); *Quy mô đô thị* (Phân cấp đô thị, Mức độ đô thị hóa, Tốc độ đô thị hóa); *Lao động* (Tổng số lao động, Tỷ lệ lao động qua đào tạo, Tỷ lệ lao động trong ngành vận tải, Tổng chiều dài mạng lưới đường bộ đô thị); *Năng lực phục vụ của hệ thống GTVT đường bộ đô thị* (Mật độ mạng lưới đường bộ, Khối lượng vận chuyển hành khách đường bộ, Khối lượng luân chuyển hành khách đường bộ, Tổng số PTCG đường bộ, Tốc độ tăng trưởng PTCG đường bộ); *ATGT đô thị* (Số vụ TNGT tính bình quân cho 1000 dân/năm; Giá trị thiệt hại do TNGT/năm).

+ *Nhóm tiêu chí môi trường: Quỹ đất dành cho các CTCC đô thị* (Tỷ lệ quỹ đất dành cho các CTCC đô thị); *Quỹ đất dành cho các công trình GTĐT* (Tỷ lệ quỹ đất dành cho các công trình GTĐT); *Mức độ tăng trưởng quỹ đất cho GTĐT* (Tỷ lệ tăng trưởng quỹ đất dành cho GTĐT); *Bảo vệ môi trường đô thị* (Tỷ lệ tiêu thụ nhiên liệu xăng, dầu diesel của đô thị, Tỷ lệ tiêu thụ nhiên liệu của GTVT trong đô thị, Tỷ lệ gây ô nhiễm do hoạt động GTVT đô thị, Tỷ lệ phát thải khí nhà kính CO₂ do hoạt động GTVT trong đô thị, Tỷ lệ vượt chuẩn của nồng độ bụi trong không khí tại đô thị).

+ *Nhóm tiêu chí thể chế: Môi trường đầu tư kinh doanh* (PCI INDEX - Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh); *Cải cách thủ tục hành chính* (PAR INDEX - Chỉ số đo lường sự hài lòng về CCHC); *Hiệu lực, hiệu quả QLNN* (PAPI INDEX - Chỉ số Hiệu quả Quản trị và Hành chính công cấp tỉnh); *Khả năng ứng dụng CNTT* (ICT INDEX - Chỉ số mức độ sẵn sàng cho phát triển và ứng dụng CNTT).

- Nhóm tiêu chí phản ánh đặc trưng phát triển hệ thống VTHKCC bằng xe buýt:

+ *Nhóm tiêu chí phát triển hệ thống VTHKCC bằng xe buýt: Đầu tư phát triển VTHKCC* (Vốn đầu tư phát triển VTHKCC); *Quỹ đất bố trí cho hệ thống VTHKCC* (Tỷ lệ sử dụng đất cho hệ thống VTHKCC); *Trợ giá hoạt động VTHKCC bằng xe buýt* (Mức trợ giá cho hoạt động VTHKCC); *Năng lực phục vụ của CSHT VTHKCC bằng xe buýt* (Chiều dài mạng lưới tuyến, Hệ số chiều dài mạng lưới tuyến/1000 dân, Tỷ lệ phủ tuyến tính bình quân cho 1 km² đất đô thị, Mật độ mạng lưới hành trình, Hệ số mạng lưới hành trình, Khoảng cách bình quân giữa các điểm dừng, đỗ và số lượng các điểm dừng, Tỷ lệ các công trình phục vụ đạt QCVN 10:2014/BXD); *Năng lực phục vụ của phương tiện VTHKCC bằng xe buýt* (Tổng số phương tiện, Tỷ lệ phương tiện/1000 dân, Tỷ lệ phương tiện đạt QCVN 82:2019/BGTVT); *Khai thác dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt* (Khối lượng vận chuyển hành khách, Tốc độ khai thác trung bình của phương tiện, Tần suất hoạt động của phương tiện, Tổng chi phí vận tải, Lợi nhuận DNVT thu được, Thị phần vận tải xe buýt trong thị trường vận tải); *Tiếp cận dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt* (Tỷ lệ sử dụng xe buýt, Tỷ lệ giá vé so với thu nhập bình quân trên đầu người 1 tháng, Tỷ lệ chi phí chuyển đi bằng xe buýt so với tổng chi phí đi lại, Tỷ lệ đáp ứng nhu cầu đi lại); *CLDV xe buýt* (Mức độ của CLDV vụ xe buýt); *Mức độ ATGT của dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt* (Tỷ lệ TNGT do xe buýt gây ra); *Bảo vệ môi trường của phương tiện xe buýt* (Tỷ lệ phương tiện xe buýt đạt tiêu chuẩn mới nhất về khí thải, Tỷ lệ phương tiện xe buýt đạt tiêu chuẩn mới nhất về tiếng ồn, Tỷ lệ phương tiện xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch, Mức tiêu thụ nhiên liệu của xe buýt, Tỷ lệ tiêu thụ nhiên liệu của xe buýt); *Nguồn nhân lực phục vụ cho VTHKCC* (Tỷ lệ đội ngũ quản lý, điều hành vận tải được đào tạo, tập huấn nghiệp vụ, Tỷ lệ lái xe, nhân viên phục vụ được đào tạo, tập huấn nghiệp vụ).

2.5. Những yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

2.5.1. Yếu tố khách quan

Điều kiện tự nhiên; Trình độ phát triển KTXH đô thị; Sự phát triển của KHCN; Bối cảnh trong nước và quốc tế; Các yếu tố xã hội khác: phong tục, tập quán, trình độ dân trí, thói quen đi lại, ô nhiễm môi trường, biến đổi khí hậu, thiên tai, dịch bệnh...

2.5.2. Yếu tố chủ quan

Quy hoạch phát triển VTHKCC bằng xe buýt; Cơ chế, chính sách phát triển; Tổ chức và quản lý; Cung ứng dịch vụ; Số lượng và chất lượng nguồn nhân lực.

2.6. Kinh nghiệm về phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững và bài học rút ra cho thành phố Hải Phòng

2.6.1. Kinh nghiệm của các nước trên thế giới

5 nhóm biện pháp: Quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng VTHKCC; Quản lý tích hợp VTHKCC đô thị; Quản lý hệ thống GTCC đô thị thông minh; Chính sách khuyến khích và ưu tiên VTHKCC; Kiểm soát và hạn chế PTCN.

2.6.2. Kinh nghiệm của một số đô thị trong nước

* *Tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh:* hoàn thiện hệ thống CSHTGT, tích hợp vé - giá vé, áp dụng thẻ xe buýt thông minh, tích hợp điều hành giao thông thông minh và VTHKCC, khuyến khích VTHKCC kết hợp tăng cường kiểm soát PTCN.

* *Tại Đà Nẵng và Cần Thơ:* mở rộng mạng lưới tuyến xe buýt, cải tạo CSHT, đầu tư phương tiện mới và nâng cao chất lượng dịch vụ, xây dựng những chế tài về hành chính và kinh tế để kiểm soát PTCN, khuyến khích phát triển VTHKCC.

2.6.3. Bài học rút ra cho thành phố Hải Phòng

Phát triển VTHKCC bằng xe buýt đảm bảo hiệu quả kinh tế, tính công bằng xã hội và bảo vệ môi trường; lấy lợi ích của người sử dụng dịch vụ làm trung tâm.

CHƯƠNG 3. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN VTHKCC BẰNG XE BUÝT THEO HƯỚNG BỀN VỮNG TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG GIAI ĐOẠN 2010 - 2020

3.1. Các yêu cầu đánh giá thực trạng phát triển vận tải hành khách công cộng theo hướng bền vững tại thành phố Hải Phòng

3.2. Phân tích thực trạng các tiêu chí, chỉ tiêu phát triển vận tải hành khách công cộng theo hướng bền vững tại Thành phố Hải Phòng

3.2.1. Phân tích các nhóm tiêu chí về kinh tế và tài chính

Tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) liên tục đạt mức cao: Bình quân 5 năm 2016 - 2020 tăng 14,02%/năm, gấp 2 lần giai đoạn 2011 - 2015 (7,08%/năm), gấp 2,1 lần tốc độ tăng trưởng cả nước (6,78%/năm). GRDP bình quân đầu người năm 2020 ước đạt 5.863 USD, gấp 1,93 lần so với năm 2015 (3.042 USD), gấp 1,95 lần bình quân chung cả nước (khoảng 3.000 USD). Các chỉ tiêu kinh tế và tài chính phản ánh kinh tế Hải Phòng đang ở mức phát triển nhanh, ổn định, tạo ra động lực và nền tảng để phát triển các ngành thế mạnh như công nghiệp, thương mại, du lịch và dịch vụ và đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa, hành khách. Đây cũng là điều kiện thuận lợi thúc đẩy phát triển GTVT nói chung và VTHKCC nói riêng.

3.2.2. Phân tích nhóm tiêu chí về xã hội

Thực trạng các chỉ tiêu xã hội phản ánh CSHT của thành phố đang phát triển tương đối tốt. Sự phát triển kinh tế kéo theo sự phát triển về sản xuất và lực lượng lao động dồi dào với tỷ lệ đã qua đào tạo tương đối cao. Việc đầu tư phát triển KCHTGT đồng bộ, hiện đại giúp kết nối các phương thức vận tải, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế xã hội đô thị. Tuy nhiên, quá trình đô thị hóa cũng kéo theo một loạt những thách thức về giao thông như ùn tắc và tai nạn giao thông trong thành phố.

3.2.3. Phân tích nhóm tiêu chí về môi trường

Giai đoạn 2015 - 2020, thành phố tăng cường đầu tư KCHTGT đồng bộ cả về số lượng và chất lượng. Tuy nhiên, tỷ lệ quỹ đất dành cho giao thông đô thị vẫn còn thấp so với các thành phố lớn khác như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Môi trường không khí của thành phố chưa có dấu hiệu bị ô nhiễm nghiêm trọng. Tuy nhiên, tình trạng ô nhiễm môi trường do khí thải phương tiện có xu hướng gia tăng, nhất là ở các khu vực đô thị. Trên địa bàn thành phố cũng còn nhiều điểm ùn tắc giao thông, nhất là vào giờ cao điểm, tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông và gây ô nhiễm môi trường.

3.2.4. Phân tích nhóm tiêu chí về thể chế

Giai đoạn 2015 - 2019 cho thấy sự cải thiện đáng kể về thể chế hành chính và môi trường đầu tư kinh doanh tại Hải Phòng. Thành phố nằm trong nhóm các tỉnh thành phố có Chỉ số PAPI INDEX và ICT INDEX ở mức cao nhất cả nước. Điều này góp phần nâng cao năng lực quản lý Nhà nước đối với các lĩnh vực kinh tế nói chung, tạo điều kiện cho kinh tế của thành phố tăng trưởng nhanh với cơ cấu hợp lý.

3.2.5. Phân tích nhóm tiêu chí phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

3.2.5.1. Tổng quan về mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

Giai đoạn 2010 - 2020, mạng lưới duy trì 10-14 tuyến buýt hoạt động; tổng chiều dài mạng lưới tuyến là 380,5 km, chủ yếu là các tuyến xuyên tâm, thời gian hoạt động từ 4h30-21h hàng ngày, tần suất hoạt động 15-40 phút/chuyến, với 559 lượt xe/ngày. Trên toàn địa bàn thành phố, mới có 78/223 xã, phường có xe buýt đi qua.

3.2.5.2. Lực lượng lao động và năng lực phục vụ của đoàn phương tiện vận tải

Giai đoạn 2010 - 2020, cho thấy sự suy giảm đáng kể về nguồn lực của DNVT trong khai thác dịch vụ xe buýt. Lực lượng lao động trong ngành ngày càng giảm về số lượng và chất lượng, đa số là lao động phổ thông. Số lượng lao động đã qua đào tạo nghiệp vụ mới chiếm khoảng 70% và đáp ứng tiêu chuẩn ngành chỉ chiếm khoảng 50%. Hiện tại, có 04 doanh nghiệp tham gia khai thác trên 10 tuyến buýt với 79 xe. Các phương tiện là xe buýt loại nhỏ và trung bình, sức chứa từ B35 - B60. Chủng loại phương tiện có sức chứa 50 chỗ chiếm thị phần lớn nhất (65,8%); tỷ lệ đoàn phương tiện trên 10 năm còn cao (chiếm 45,6%), đặc biệt có 32,9% số phương tiện có thời gian khai thác trên 15 năm. Hầu hết xe buýt sử dụng nhiên liệu dầu diezen và mới đáp ứng tiêu chuẩn khí thải Euro II, III về bảo vệ môi trường.

3.2.5.3. Quỹ đất và cơ sở hạ tầng cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

- *Bãi đỗ xe:* tổng diện tích bãi đỗ xe là 3,745 ha, bao gồm 0,3 ha của doanh nghiệp và 3,015 ha được thành phố cấp, diện tích đi thuê là 0,43 ha.

- *Gara bảo dưỡng sửa chữa phương tiện:* có 5 gara bảo dưỡng sửa chữa kết hợp với bãi đỗ xe, trong đó chỉ có 1 gara được thành phố đầu tư tại Bãi đỗ xe An Lão.

- *Điểm đầu cuối tuyến xe buýt*: Hiện nay có 18 điểm đầu cuối trên 08 tuyến xe buýt đang khai thác, trong đó, chỉ có 6/18 điểm đầu cuối đạt tiêu chuẩn.

- *Điểm dừng, nhà chờ và ki ốt bán vé xe buýt*: Toàn hệ thống hiện có 590 điểm dừng đỗ, trong đó có 03 kiot bán vé, 81 nhà chờ, 172 cột biển báo kèm vạch sơn.

3.2.5.4. *Cơ cấu vé và sản lượng vận chuyển xe buýt*

* *Cơ cấu giá vé*: 2 loại vé lượt và vé tháng, giá vé lượt khoảng 12.000 đồng/vé/lượt, vé tháng bình quân 250.000 đồng/vé/tháng.

* *Sản lượng VTHKCC bằng xe buýt*: Giai đoạn 2010 - 2017, khối lượng vận chuyển khách có xu hướng tăng đều, mức tăng trưởng trung bình 5,4%/năm. Các tuyến trục chính chiếm khoảng 40% tổng sản lượng VTHKCC còn lại là các tuyến khác. Giai đoạn 2017 - 2020, sản lượng vận chuyển xe buýt có xu hướng giảm.

3.2.5.5. *Đầu tư và trợ giá hoạt động xe buýt*

Mới có 04 tuyến buýt được trợ giá, trung bình khoảng 15-16 tỷ đồng/năm, mức trợ giá bằng khoảng 30-40% chi phí vận hành. Theo quy định hiện nay: Kinh phí trợ giá xe buýt = Tổng chi phí chuyển xe (đã tính lợi nhuận) – doanh thu khoán (doanh thu đặt hàng hoặc đấu thầu). Mức trợ giá chủ yếu phụ thuộc vào đặt hàng và khoán doanh thu. Các DNVT được giải ngân tiền trợ giá khi có đủ điều kiện thông qua việc báo cáo doanh thu khoán. Tổng mức trợ giá tăng chủ yếu là do mức trợ giá bình quân trên một hành khách tăng, trong khi sản lượng hành khách tăng không đáng kể. Mặt khác, do mức trợ giá bình quân tăng mạnh nên khi sản lượng tăng, dẫn đến kinh phí trợ giá tăng theo. Qua đó cho thấy chính sách trợ giá chưa hiệu quả thực chất.

3.2.5.6. *Đánh giá một số chỉ tiêu khai thác và tiếp cận dịch vụ xe buýt*

* *Tỷ lệ đáp ứng nhu cầu đi lại của xe buýt*: Tỷ lệ đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân bằng xe buýt mới đạt gần 1%, trung bình trong giai đoạn 2010 - 2020 đạt 0,63%, thấp hơn nhiều so với Hà Nội (13,8%) và TP Hồ Chí Minh (9,9%).

* *Một số chỉ tiêu khai thác vận hành của xe buýt*: Tổng hợp một số chỉ tiêu khai thác của xe buýt cho thấy quy mô của mạng lưới xe buýt Hải Phòng mới chỉ tương đương với các thành phố Đà Nẵng, Cần Thơ và nhỏ hơn rất nhiều so với các đô thị lớn khác của cả nước như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

3.2.5.7. *Chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt*

Kết quả khảo sát cho thấy hơn một nửa số chuyến đi trong thành phố được thực hiện bằng PTCN mà chủ yếu là xe máy. Tỷ lệ sử dụng xe buýt rất thấp, CLDV chưa cao. Hệ thống CSHT và năng lực phục vụ của đoàn phương tiện thấp làm cho khả năng tiếp cận xe buýt bị hạn chế, chưa đủ để đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

3.3. Đánh giá mức độ phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững tại thành phố Hải Phòng

3.3.1. Đánh giá kết quả thực hiện một số chỉ tiêu phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững tại thành phố Hải Phòng

Xét trong giai đoạn 5 năm (2015 - 2019), kết quả thực hiện 35 chỉ tiêu phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững tại 5 thành phố lớn của Việt Nam, trong đó có Hải Phòng cho thấy VTHKCC bằng xe buýt tại TP. Hải Phòng mới chỉ được khai thác ở mức trung bình và thấp so với các thành phố lớn khác.

Bảng 3.10 - Kết quả thực hiện các chỉ tiêu phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững tại các thành phố lớn giai đoạn 2015 – 2019

TT	Các chỉ tiêu phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững	Thực hiện giai đoạn 2015 - 2019				
		Hà Nội	TP HCM	Hải Phòng	Đà Nẵng	Cần Thơ
I	Nhóm chỉ tiêu kinh tế					
1	Tỷ lệ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) bình quân trong 5 năm gần nhất (%)	7,3	8,3	15,5	7,27	7,27
2	GRDP bình quân đầu người (USD/năm)	4.132	6.811	4.913	4.117	4.103
3	Tỷ trọng ngành dịch vụ trong các ngành kinh tế (%)	63,4	62	41,1	65,5	48,7
4	Tỷ trọng ngành vận tải trong cơ cấu các ngành dịch vụ (%)	16,5	17,8	15,5	10,7	9,5
II	Nhóm chỉ tiêu tài chính					
1	Tỉ trọng vốn đầu tư toàn xã hội của đô thị so với cả nước (%)	20,5	24,5	7,6	6,9	6,3
2	Tỷ trọng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài FDI của đô thị so với cả nước (%)	21,8	22,1	3,9	2,2	2,1
3	Tỷ trọng vốn đầu tư ngành vận tải so với tổng vốn đầu tư toàn xã hội của đô thị (%)	10	10,5	5,7	5,8	4,8
III	Nhóm chỉ tiêu xã hội					
1	Tỷ lệ tăng dân số tự nhiên (%)	2,2	2,2	1	2,54	0,39
2	Tốc độ đô thị hóa (%)	69,7	80,4	48,7	84,1	70,7
3	Tỷ lệ lao động qua đào tạo (%)	70	85	82,5	55	73,5
4	Tổng chiều dài mạng lưới đường bộ đô thị (km)	3.974	4.392	4.127,7	1.436,6	2.120,2
5	Tốc độ tăng trưởng phương tiện cơ giới đường bộ (%)	10,2	11,7	10,9	12	10
IV	Nhóm chỉ tiêu môi trường					
1	Tỷ lệ quỹ đất dành cho các công trình giao thông đô thị (%)	10,5	8,7	5	4,3	3,8
2	Tỷ lệ tăng trưởng quỹ đất dành cho giao thông đô thị (%)	3	5	1,7	1,1	0,8
3	Tỷ lệ gây ô nhiễm do hoạt động GTVT đô thị (%)	71	70	40	31	37
4	Tỷ lệ phát thải khí nhà kính CO ₂ do hoạt động GTVT đô thị (%)	45	50	21,2	18,5	16,4
V	Nhóm chỉ tiêu thể chế					
1	PCI INDEX - Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh	66,30	65,89	66,12	69,30	66,15
2	PAR INDEX - Chỉ số đo lường sự hài lòng về cải cách hành chính	84,69	82,23	84,12	83,92	81,96
3	PAPI INDEX - Chỉ số Hiệu quả Quản trị và Hành chính công cấp tỉnh	39,50	40,69	40,04	42,51	43,35
4	ICT INDEX - Chỉ số mức độ sẵn sàng cho phát triển và ứng dụng CNTT ở Việt Nam cho các tỉnh, thành phố	0,6194	0,6425	0,4280	0,9137	0,5718
VI	Nhóm chỉ tiêu phát triển hệ thống VTHKCC bằng xe buýt					
1	Tỷ lệ vốn đầu tư phát triển VTHKCC trong tổng vốn đầu tư cho giao thông đô thị (%)	4,5	5	0,7	2,7	0,5
2	Mức trợ giá cho hoạt động VTHKCC (tỷ VNĐ/năm)	1.054	1.226	20	260	0
3	Tỷ lệ sử dụng đất cho hệ thống VTHKCC (%)	2,5	2,7	0,5	0,9	0,5
4	Chiều dài mạng lưới tuyến xe buýt (km)	2.676	3.401	224,5	270	223

5	Hệ số chiều dài mạng lưới tuyến xe buýt (km/km ²)	0,79	1,62	0,14	0,21	0,15
6	Tỷ lệ điểm dừng có thiết kế nhà chờ tiêu chuẩn trên mạng lưới tuyến xe buýt (%)	10,5	11,9	13,7	12,5	6,5
7	Tỷ lệ phương tiện xe buýt/1000 dân	0,18	0,33	0,03	0,08	0,05
8	Khối lượng vận chuyển hành khách của xe buýt (triệu lượt HK/năm)	2,5	2,5	3	441	604
9	Tốc độ khai thác trung bình của phương tiện (km/h)	17	16	25	27	22
10	Tần suất hoạt động của phương tiện (phút/chuyến)	10	9	25	15	22
11	Tỷ lệ giá vé so với thu nhập bình quân trên đầu người 1 tháng (%)	6,5	6	8	5	10
12	Tỷ lệ đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân bằng xe buýt (%)	9,9	13,8	0,63	2,5	1,2
13	Tỷ lệ phương tiện xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch (năng lượng mặt trời, điện, gas, khí nén CNG, LPG...) (%)	14	25	0,5	10	0
14	Tỷ lệ đội ngũ quản lý, điều hành vận tải được đào tạo, tập huấn nghiệp vụ (%)	75	80	50	80	30
15	Tỷ lệ lái xe, nhân viên phục vụ được đào tạo, tập huấn nghiệp vụ (%)	80	80	70	80	60

3.3.2. Đánh giá mức độ phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững tại thành phố Hải Phòng

Bảng điểm đánh giá được xây dựng bằng cách cho điểm tương ứng theo thang điểm 0 - 4 với từng giá trị của chỉ tiêu, tổng số điểm là 200 điểm. Trong đó, các chỉ tiêu quan trọng được nhân hệ số 2. Mỗi chỉ tiêu thể hiện một mức độ ảnh hưởng nhất định đến sự phát triển VTHKCC bằng xe buýt. Mức độ phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững tại TP. Hải Phòng được đánh giá như sau:

- *Nhóm tiêu chí về kinh tế*: có 3/4 chỉ tiêu đạt điểm tối đa và không có chỉ tiêu nào đạt điểm thấp nhất, được đánh giá là **khá** với số điểm là 6.

- *Nhóm tiêu chí về tài chính*: có 2/3 số chỉ tiêu không đạt điểm tối đa và không có chỉ tiêu nào đạt điểm thấp nhất, được đánh giá là **trung bình** với số điểm là 2.

- *Nhóm tiêu chí về xã hội*: có 3/5 chỉ tiêu không đạt điểm tối đa và không có chỉ tiêu nào đạt điểm thấp nhất, được đánh giá là **trung bình** với số điểm là 4.

- *Nhóm tiêu chí môi trường*: có 1 chỉ tiêu đạt điểm thấp nhất, được đánh giá là **thấp** với số điểm là 2.

- *Nhóm tiêu chí về thể chế*: có 2/4 chỉ tiêu không đạt điểm tối đa và không có chỉ tiêu nào đạt điểm thấp nhất, được đánh giá là **trung bình** với số điểm là 2.

- *Nhóm tiêu chí về phát triển hệ thống VTHKCC bằng xe buýt*: có 6 chỉ tiêu đạt điểm thấp nhất, được đánh giá là **thấp**. Điểm cho tiêu chí là: 2 điểm.

Xác định điểm tổng hợp thể hiện mức độ bền vững của toàn hệ thống VTHKCC bằng xe buýt trong đô thị:

$$T = \sum_{i=1}^n M_i \times W_i = 6 + 2 + 4 + 2 + 2 + 2 = 18 \text{ điểm}$$

Theo thang điểm đánh giá: $T = 18 < 29$, trong đó có 5 tiêu chí không đạt mức khá đó là các tiêu chí tài chính, xã hội, môi trường, thể chế và tiêu chí phát triển hệ thống VTHKCC bằng xe buýt. Như vậy, mức độ phát triển của hệ thống VTHKCC

bằng xe buýt theo hướng bền vững tại TP. Hải Phòng được đánh giá chung là ở mức **trung bình**. Với tổng điểm đạt được, có thể xếp hạng mức độ phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững tại 5 thành phố lớn của Việt Nam như sau:

Bảng 3.11 - Xếp hạng mức độ phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững tại 5 thành phố lớn của Việt Nam

STT	Thành phố	Tổng điểm	Xếp hạng
1	TP. Hồ Chí Minh	158	1
2	Hà Nội	133	2
3	Đà Nẵng	117	3
4	Hải Phòng	113	4
5	Cần Thơ	96	5

3.4. Phân tích thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

3.4.1. Phân tích ảnh hưởng của các điều kiện tự nhiên và xã hội

* *Vị trí địa lý và địa hình*: Vị trí và địa hình thành phố tương đối thuận lợi tạo điều kiện cho phát triển GTVT đường bộ và các loại hình VTHKCC.

* *Thời tiết và khí hậu*: Khí hậu nhiệt đới phù hợp với việc sử dụng xe máy để đi lại của người dân, tuy nhiên nó cũng ảnh hưởng tới hoạt động của PTCC do sự hao mòn kết cấu phương tiện. Sự phức tạp của thời tiết cũng gây ảnh hưởng tiêu cực đến nhu cầu đi lại của nhân dân theo từng khu vực.

* *Tác động của các yếu tố kinh tế xã hội*: Các yếu tố kinh tế xã hội đô thị đều có thể ảnh hưởng tích cực và tiêu cực lên tốc độ phát triển của VTHKCC. Bên cạnh những mặt tích cực, các thành phố lớn như Hải Phòng cũng phải đối mặt với một loạt những thách thức không nhỏ về đô thị hóa, sự gia tăng PTCG và ô nhiễm môi trường.

3.4.2. Đánh giá công tác quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

Bảng 3.12 - Một số chỉ tiêu phát triển trong quy hoạch VTHKCC bằng xe buýt

Các chỉ tiêu phát triển trong quy hoạch	Theo Quy hoạch 2007		Theo Quy hoạch 2018		Đạt/ Không đạt (Đ/K)
	Phải đạt đến 2020	Thực hiện đến 2017	Phải đạt đến 2020	Thực hiện đến 2020	
Chiều dài mạng lưới tuyến (Km)	650	380,5	600 - 800	224	K
Số lượng tuyến	30	14	22	10	K
Số phương tiện	450	107	258	79	K
Quỹ đất cho hệ thống VTHKCC	-	3,7 ha	3,27 ha	3,7 ha	Đ
Điểm đầu cuối	-	24	26	18	K
Điểm trung chuyển	-	1	3	1	K
Điểm dừng đỗ	-	300	499	590	Đ
Số lượng ghế xe/1000 dân (ghế/1000 dân)	16,2	2,5	5,8	1,85	K
Sản lượng (Triệu HK/năm)	359	7	31,6-41,2	2	K
Tỷ lệ đáp ứng nhu cầu đi lại	15%-25%	1,3%	5% - 7%	1,1%	K
Phát triển VTHKCC khối lượng lớn	Đề xuất phát triển BRT	Không	Khai thác 1 tuyến BRT	Không	K

Hầu hết các chỉ tiêu quy hoạch phát triển VTHKCC bằng xe buýt năm 2007 và quy hoạch điều chỉnh năm 2018 đều không đảm bảo mục tiêu đề ra, cho thấy chất lượng quy hoạch và công tác thực hiện chưa tốt. Hơn nữa, công tác quy hoạch phát triển đô thị và giao thông hiện nay đang tồn tại tình trạng không đồng bộ, thiếu thống nhất, thiếu sự liên kết và còn chồng lấn, mâu thuẫn giữa quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông. Các quy hoạch thiếu tầm nhìn, không gắn với nguồn lực, mục tiêu phát triển, thậm chí xuất phát từ mong muốn chủ quan hơn là từ yêu cầu thị trường và các nguồn lực có được. Do đó, các quy hoạch không đảm bảo tính ổn định tương đối và chưa phát huy được tiềm năng, thế mạnh của từng lĩnh vực.

3.4.3. Đánh giá về tổ chức quản lý và cơ chế, chính sách phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

* *Về quản lý VTHKCC bằng xe buýt:* Hoạt động theo mô hình 3 cấp: UBND thành phố giao cho Sở GTVT là cơ quan QLNN về GTVT; Trung tâm Quản lý - bảo trì Giao thông công cộng và Đăng kiểm thủy (Trung tâm QLBTGTCC&ĐKT) là đơn vị trực thuộc Sở GTVT được giao nhiệm vụ quản lý, giám sát hoạt động VTHKCC.

* *Về tổ chức khai thác VTHKCC bằng xe buýt:* Trung tâm QLBTGTCC&ĐKT quản lý toàn bộ hoạt động xe buýt nhưng vé và doanh thu lại do các DNVT thống kê và quản lý, dẫn đến thiếu minh bạch thông tin về sản lượng và doanh thu.

* *Cơ chế, chính sách cho VTHKCC bằng xe buýt:* Ban hành Quy chế quản lý hoạt động VTHKCC bằng xe buýt và khung định mức kinh tế - kỹ thuật cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt; Hỗ trợ lãi suất vay cho các doanh nghiệp, hợp tác xã với 100% giá trị hợp đồng vay vốn đầu tư phương tiện. Mức hỗ trợ bằng 50% lãi suất vay để đầu tư mua sắm xe buýt, tính trên tiền vay và thời hạn cho vay thực tế, thời gian hỗ trợ lãi suất là không quá 5 năm. Đồng thời, quy định giá vé trên các tuyến xe buýt được trợ giá và quy định miễn giảm giá vé theo nhóm đối tượng phục vụ.

3.4.4. Cung ứng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

* *Về khai thác mạng lưới tuyến:* Năng lực cung ứng của các DNVT còn thấp, công nghệ và trang thiết bị lạc hậu. Mức độ tiếp cận của hành khách còn hạn chế.

* *Hệ thống thông tin hành khách và các dịch vụ hỗ trợ:* không đầy đủ, chủ yếu là các bảng thông báo đơn giản, chưa có trang thiết bị hiện đại, thiếu các kênh truyền thông như: website, fanpage... để quảng bá hoạt động xe buýt.

* *Kiểm tra, giám sát chất lượng dịch vụ:* hầu hết các đơn vị thực hiện chưa tốt, mới chỉ quan tâm việc chống thất thu cho doanh nghiệp chứ chưa chú trọng đến các tiêu chí phục vụ hành khách.

3.5. Tổng kết thực trạng phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững tại thành phố Hải Phòng

3.5.1. Những kết quả đạt được

3.5.2. Những tồn tại hạn chế và nguyên nhân

* *Những tồn tại hạn chế cần giải quyết:*

- Về quy hoạch phát triển VTHKCC: Công tác lập, triển khai và quản lý quy hoạch phát triển VTHKCC đô thị nói chung chưa đồng bộ, thiếu tầm nhìn dài hạn.

- Về quản lý và điều hành VTHKCC: Các quy định về quản lý hoạt động VTHKCC chưa hoàn thiện và thiếu đồng bộ, công tác điều hành chưa hiệu quả và thiếu sự liên thông kết nối giữa cơ quan quản lý, DNVT và người sử dụng dịch vụ.

- Về cung ứng dịch vụ VTHKCC: CLDV xe buýt còn thấp, năng lực cung ứng dịch vụ xe buýt của DNVT chưa cao.

- Về đầu tư, khuyến khích phát triển VTHKCC: chưa thực sự định hướng ưu tiên phát triển VTHKCC trong phát triển đô thị, chưa chú trọng đầu tư, khai thác thế mạnh của địa phương để phát triển loại hình xe buýt.

** Nguyên nhân của những tồn tại, hạn chế:*

- Các quy định về hướng dẫn lập, thẩm định, phê duyệt, triển khai và quản lý quy hoạch còn bất cập, thiếu thống nhất.

- Thể chế phát triển VTHKCC thiếu đồng bộ từ trung ương đến địa phương, nhiều chính sách chưa được luật hóa dẫn đến còn những khoảng trống pháp lý.

- Chưa có mô hình cơ quan quản lý VTHKCC phù hợp để quản lý tích hợp hệ thống VTHKCC đô thị.

- Công tác kiểm tra, giám sát, tuyên truyền hoạt động VTHKCC chưa được coi trọng và tiến hành thường xuyên.

- Vốn đầu tư cho phát triển VTHKCC tương đối hạn chế.

- Chất lượng nguồn nhân lực trong lĩnh vực VTHKCC chưa cao.

3.5.3. Những lợi thế và thách thức trong phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững

** Những lợi thế:* Hải Phòng được xác định là một cực tăng trưởng kinh tế, đầu mối giao thương của khu vực phía bắc; kết nối mạnh mẽ với thế giới, là trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ lớn có vị trí thuận lợi cho GTVT với sự đầu tư đồng bộ để phát triển CSHTGT đô thị. Thành phố sẽ phát triển mạng lưới GTĐT liên hoàn, đảm bảo kết nối mạng lưới xe buýt với các loại hình VTHKCC hiện đại, khối lượng lớn trong tương lai như BRT, đường sắt đô thị, tàu điện ngầm.

** Những khó khăn, thách thức:* Cơ chế, chính sách và nguồn lực đầu tư cho VTHKCC hiện nay còn rất hạn chế, xã hội hóa chưa sâu rộng; chất lượng nguồn nhân lực chưa cao; các nguyên nhân khách quan như thiên tai, dịch bệnh, tình hình thế giới bất ổn kéo theo giá nguyên vật liệu, nhiên liệu tăng cao, lãi suất ngân hàng không ổn định... gây khó khăn cho các ngành kinh tế, đặc biệt là DVVT; sự gia tăng của PTCN, ô nhiễm môi trường và tình hình trật tự ATGT phức tạp.

Phương hướng tốt nhất là phát huy tiềm năng, tận dụng những lợi thế hiện có để phát triển các loại hình xe buýt hiệu quả và hiện đại, nâng cao CLDV để thu hút người sử dụng. Mặt khác, phải khắc phục triệt để những tồn tại, hạn chế đã chỉ ra để tránh những khó khăn, thách thức, giảm thiểu rủi ro khi đầu tư phát triển VTHKCC bằng xe buýt trong tương lai.

CHƯƠNG 4. ĐỊNH HƯỚNG VÀ CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG BẰNG XE BUÝT TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG THEO HƯỚNG BỀN VỮNG

4.1. Định hướng phát triển đô thị và giao thông vận tải thành phố Hải Phòng theo hướng bền vững đến năm 2030 và giai đoạn sau 2030

Phát triển Hải Phòng trở thành thành phố công nghiệp phát triển hiện đại, văn minh, bền vững tầm cỡ khu vực Đông Nam Á vào năm 2030; Phát triển hệ thống GTVT đồng bộ, hiện đại, có tính kết nối liên vùng, liên phương thức, đáp ứng nhu

câu vận chuyển hàng hóa, hành khách liên tỉnh. Trong khu vực đô thị chú trọng đến phát triển VTHKCC có tốc độ cao, khối lượng lớn, hoàn thiện mạng lưới xe buýt nội đô, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách và phục vụ phát triển du lịch.

4.2. Định hướng phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Hải Phòng theo hướng bền vững

4.2.1. Nhu cầu phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

4.2.2. Quan điểm và mục tiêu phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Hải Phòng theo hướng bền vững

* *Quan điểm phát triển:* Xác định phát triển VTHKCC là nhiệm vụ then chốt trong chiến lược phát triển của thành phố, xây dựng các giải pháp đồng bộ, mang tính đột phá nhằm cải thiện và tăng cường CLDV VTHKCC bằng xe buýt.

* *Mục tiêu phát triển chung:* Mở rộng mạng lưới tuyến bao phủ toàn thành phố, tăng cường kết nối mạng lưới tuyến với các phương thức vận tải đô thị. Nâng cao CLDV xe buýt tiện nghi, hiện đại, đáp ứng tốt nhất nhu cầu đi lại của người dân, góp phần phát triển kinh tế, du lịch và thúc đẩy văn hóa giao thông, văn minh đô thị.

* *Đề xuất một số mục tiêu phát triển cụ thể:*

- Đảm bảo các chỉ tiêu phát triển mạng lưới tuyến và tỷ lệ đáp ứng nhu cầu đi lại theo quy hoạch đã được duyệt đến năm 2025 và 2030;

- Đến năm 2025: Đảm bảo tối thiểu 50% người dân trên toàn thành phố và 70% người dân khu vực đô thị được tiếp cận với dịch vụ xe buýt trong phạm vi 500m;

- Đến năm 2030: Đảm bảo mạng lưới tuyến xe buýt kết nối đến 100% các phường và 70% các xã, thị trấn; tối thiểu 70% người dân trên toàn thành phố và 80% người dân trong khu vực đô thị được tiếp cận xe buýt trong phạm vi 500m.

4.2.3. Định hướng phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Hải Phòng theo hướng bền vững

Xác định phát triển VTHKCC làm định hướng cho phát triển đô thị, tạo động lực cho phát triển kinh tế xã hội, chú trọng phát triển hợp lý cả về chiều rộng và chiều sâu, đảm bảo hợp lý về quy mô, chất lượng và cơ cấu của hệ thống VTHKCC. Tập trung phát triển VTHKCC bằng xe buýt với nguồn lực từ NSNN là cơ bản, kết hợp huy động nguồn lực tổng hợp của các thành phần kinh tế khác theo phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”. Các định hướng phát triển cụ thể:

- Quy hoạch phát triển VTHKCC: bao gồm các yếu tố quy hoạch và bố trí mạng lưới tuyến, CSHT và đoàn phương tiện phục vụ.

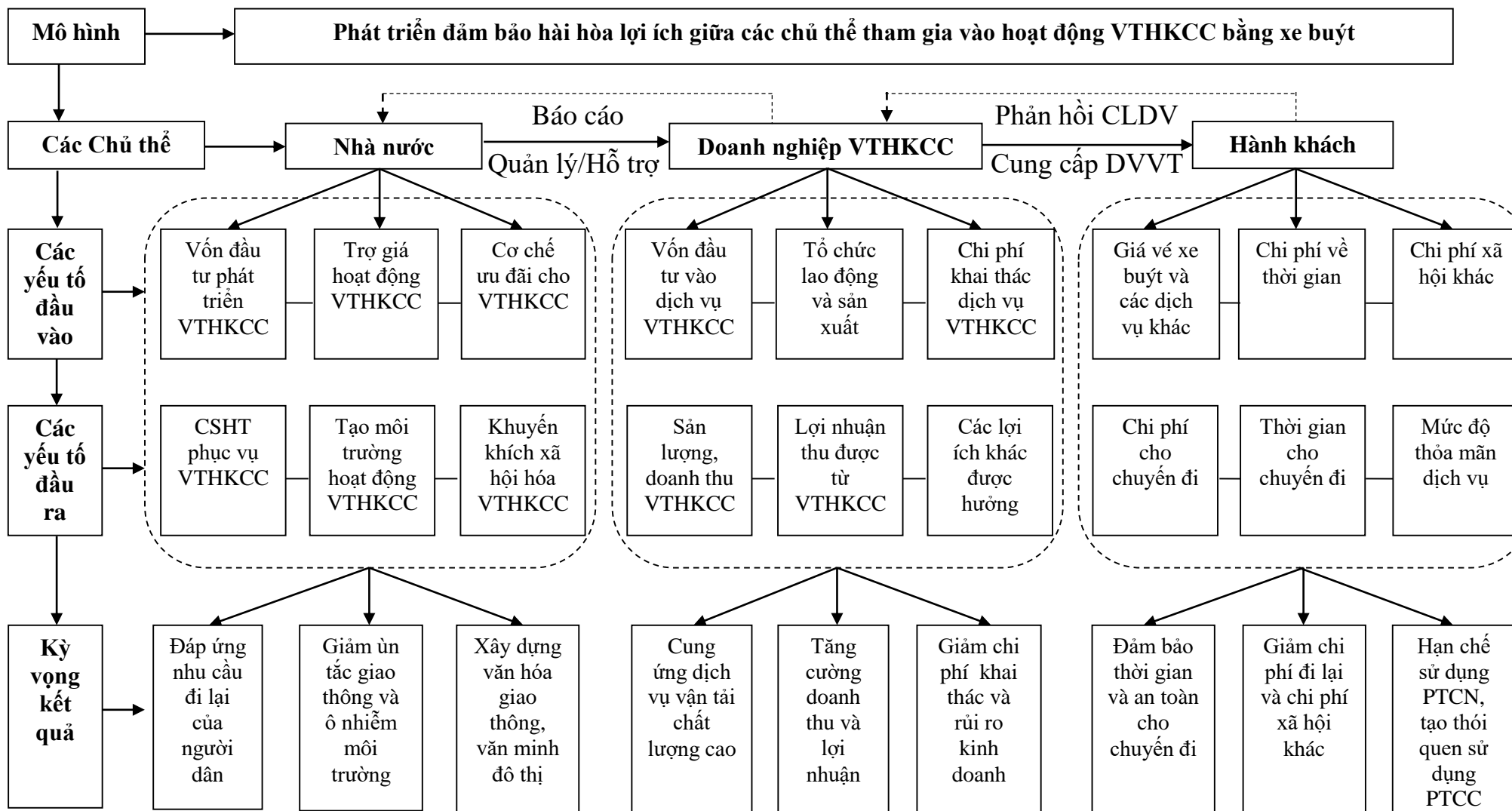
- Quản lý và điều hành VTHKCC: bao gồm các yếu tố QLNN về hoạt động VTHKCC, cung ứng dịch vụ VTHKCC, phát triển công nghệ quản lý và điều hành VTHKCC, kiểm soát và hạn chế PTCN.

- Chất lượng dịch vụ VTHKCC: bao gồm các yếu tố cơ cấu giá vé, phát triển đoàn phương tiện hiện đại, thân thiện với môi trường, truyền thông cho VTHKCC.

- Đầu tư, khuyến khích phát triển VTHKCC: bao gồm các yếu tố đầu tư, phát triển hệ thống VTHKCC, phát triển CSHT VTHKCC, phát triển nguồn nhân lực.

4.3. Các giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Hải Phòng theo hướng bền vững

4.3.1. Mô hình phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt theo hướng bền vững



Hình 4.1 - Mô hình phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững

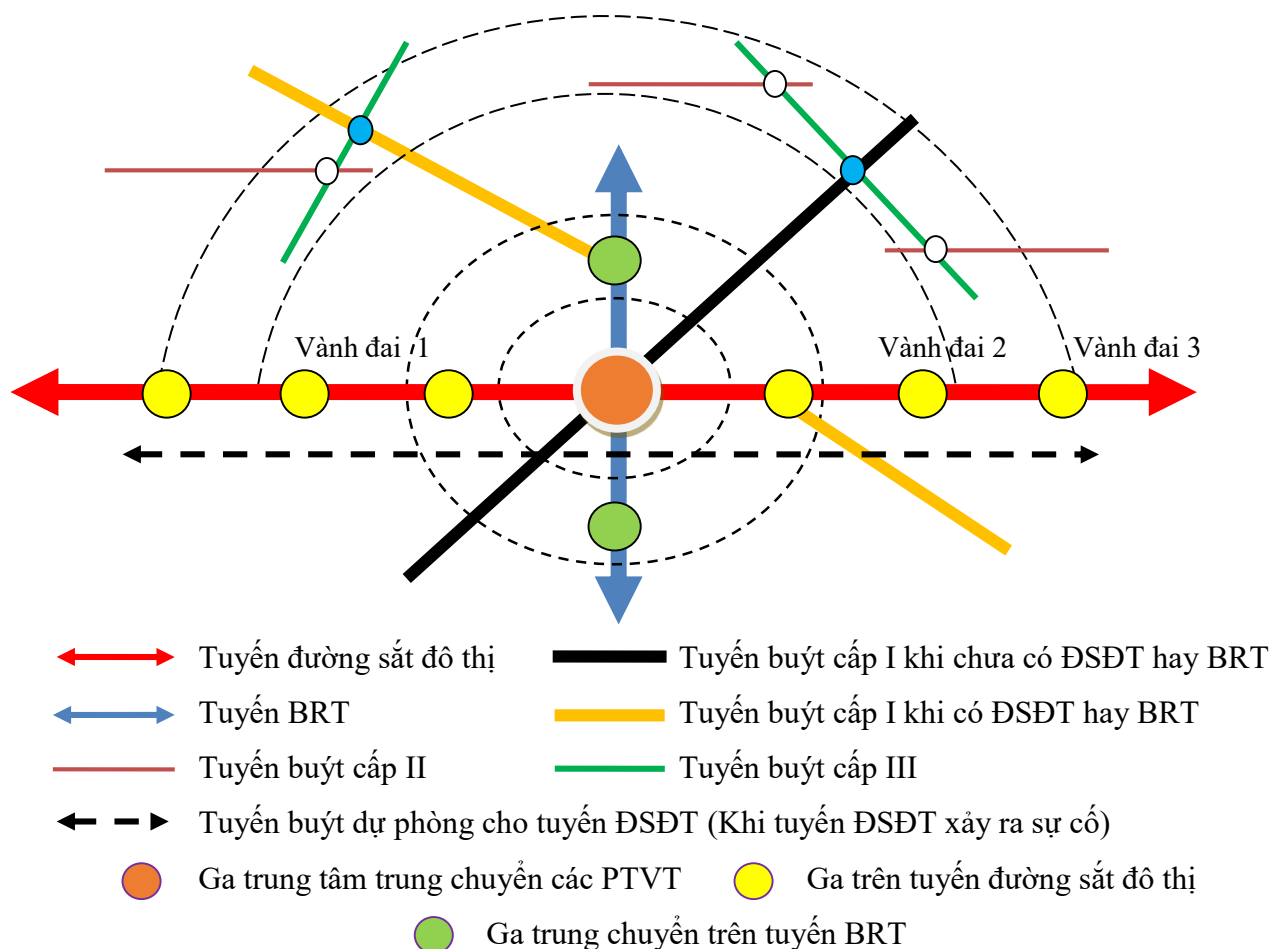
4.3.2. Giải pháp quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng đa phương thức đến năm 2030 và giai đoạn sau 2030

* Thứ nhất, đến 2025, nghiên cứu lập quy hoạch phát triển VTHKCC đa phương thức trong đô thị: nghiên cứu quy hoạch VTHKCC tích hợp theo thứ tự ưu tiên phát triển bao gồm: đường sắt đô thị, BRT, xe buýt đô thị, taxi công cộng và các loại hình VTHKCC khác (Trong đó, đường sắt đô thị và BRT đóng vai trò xương sống, xe buýt đô thị đóng vai trò kết nối toàn mạng lưới VTHKCC). Bên cạnh đó, xem xét nghiên cứu hệ thống VTHKCC trên cao (đường sắt nhẹ, đường sắt một ray...) để giảm tải cho giao thông mặt đất.

* Thứ hai, hoàn thiện quy hoạch phát triển mạng lưới tuyến VTHKCC bằng xe buýt đến năm 2030: nâng cấp mạng lưới xe buýt, phát triển mạng lưới tuyến liên vùng kết nối Hải Phòng với các tỉnh lân cận như Hải Dương, Hưng Yên, Quảng Ninh, Thái Bình và tích hợp giữa mạng lưới xe buýt và hệ thống BRT, đường sắt đô thị trong tương lai. Trong giai đoạn đến 2030, cần có sự điều chỉnh, phân cấp mạng lưới xe buýt cho phù hợp khi nghiên cứu triển khai các tuyến đường sắt đô thị và BRT:

- Giai đoạn đến 2025: Xác định các tuyến trục chính, xóa bỏ các tuyến hoạt động không hiệu quả và điều chỉnh các tuyến chưa thực hiện trong quy hoạch để đảm bảo tính ổn định của mạng lưới, hạn chế tối đa mở mới tuyến trong vành đai 1.

- Giai đoạn 2025 - 2030: Ưu tiên phát triển các tuyến xe buýt ngoài phạm vi vành đai 2.



Hình 4.2 - Đề xuất phân cấp hoạt động mạng lưới tuyến xe buýt khi có BRT và đường sắt đô thị

* Thứ ba, trong giai đoạn 2025 - 2030, nghiên cứu quy hoạch các Trung tâm VTHKCC tích hợp: đề xuất quy hoạch xây dựng các trung tâm VTHKCC (khu vực đầu mối giao thông có mật độ cao) như trong Bảng 4.6 sau:

Bảng 4.6 - Đề xuất quy hoạch xây dựng các Trung tâm VTHKCC tại TP Hải Phòng

STT	Điểm	Vị trí Trung tâm VTHKCC đề xuất	Ghi chú
1	Điểm số 1	Khu vực Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng	Đã được đề xuất
2	Điểm số 2	Bến xe phía Đông	
3	Điểm số 3	Ga hành khách Hải Phòng	
4	Điểm số 4	Khu vực Bắc sông Cấm	
5	Điểm số 5	Khu vực sân bay quốc tế dự kiến (Tiên Lãng)	
6	Điểm số 6	Khu vực trung tâm quận Đồ Sơn	
7	Điểm số 7	Khu vực trung tâm thị trấn An Dương	
8	Điểm số 8	Khu vực bến xe giao đường 10 và đường Hùng Vương (phía tây bắc)	
9	Điểm số 9	Bến xe Kiến An	
10	Điểm số 10	Khu vực Bến xe Thượng Lý - Ga Thượng Lý - Nút giao Nam Cầu Bính (Hồng Bàng)	Tác giả đề xuất mới
11	Điểm số 11	Bến xe phía Bắc (Thủy Nguyên)	
12	Điểm số 12	Bến xe buýt Cầu Rào (Ngô Quyền)	
13	Điểm số 13	Bến xe buýt Niệm Nghĩa (Lê Chân)	
14	Điểm số 14	Bến xe Vĩnh Niệm (Lê Chân)	
15	Điểm số 15	Bến xe buýt An Lão (An Lão)	
16	Điểm số 16	Bến xe Vĩnh Bảo (Vĩnh Bảo)	
17	Điểm số 17	Khu công nghiệp VSIP (Thủy Nguyên)	
18	Điểm số 18	Khu công nghiệp Tràng Duệ (An Dương)	
19	Điểm số 19	Khu công nghiệp Đình Vũ (Hải An)	
20	Điểm số 20	Khu vực Sân bay quốc tế Cát Bi (Hải An)	
21	Điểm số 21	Khu đô thị sinh thái đảo Vũ Yên (Thủy Nguyên)	

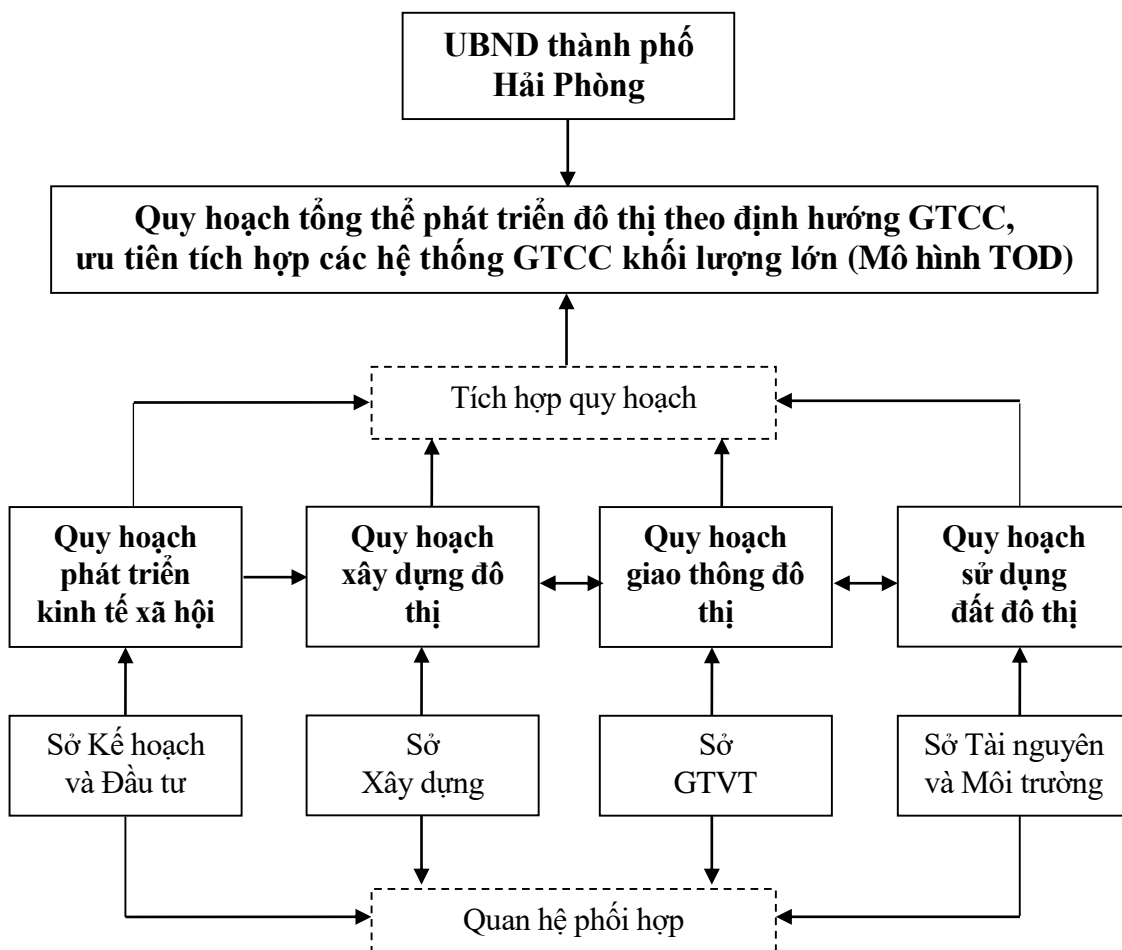


Hình 4.4 – Đề xuất vị trí quy hoạch các trung tâm VTHKCC tại TP Hải Phòng

* Thứ tư, nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch phát triển các tuyến BRT: Quy hoạch phát triển mạng lưới xe buýt đã đề xuất phát triển 4 tuyến BRT đến năm 2030. Trên cơ sở quy hoạch các Trung tâm VTHKCC tích hợp ở trên, tác giả đề xuất quy hoạch thêm 01 tuyến BRT (tuyến số 5) với lộ trình: Sân bay Cát Bi - Lê Hồng Phong - Nguyễn Trãi - Khu đô thị sinh thái đảo Vũ Yên. Đồng thời, nghiên cứu điều chỉnh tuyến BRT số 1 để tối ưu hóa khai thác trong tương lai.

4.3.3. Giải pháp tăng cường thể chế phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

Thứ nhất, tăng cường quản lý quy hoạch tích hợp trong đô thị theo định hướng GTCC: tích hợp các quy hoạch: Quy hoạch phát triển KT-XH, Quy hoạch sử dụng đất, Quy hoạch chung xây dựng trên cơ sở Quy hoạch GTVT thành Quy hoạch Tổng thể phát triển đô thị, ưu tiên quy hoạch tích hợp các hệ thống GTCC khối lượng lớn (Mô hình TOD) hướng đến đô thị văn minh và bền vững.



Hình 4.5 - Đề xuất quản lý quy hoạch tích hợp trong đô thị

Thứ hai, cần tăng cường QLNN về phát triển VTHKCC: thành lập một cơ quan quản lý VTHKCC chuyên trách đặt dưới chính quyền thành phố (tương đương cấp Sở). Đây là đầu mối duy nhất, có thẩm quyền cao nhất, quản lý toàn bộ các phương thức vận tải (xe buýt, BRT, đường sắt đô thị và các loại hình VTHKCC khác), quản lý CSHT và các dịch vụ công cộng, quản lý hệ thống giao thông thông minh (ITS).

Thứ ba, cần hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật quy định về cơ chế, chính sách phát triển VTHKCC:

- Tiếp tục rà soát, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển VTHKCC bằng xe buýt và các quy hoạch liên quan.

- Ban hành các quy định cụ thể hướng dẫn lập và tổ chức quản lý quy hoạch, các quy chuẩn, tiêu chuẩn về CSHT cho VTHKCC có tính đến sự kết nối của xe buýt với các loại hình vận chuyển trong đô thị.

- Nghiên cứu, hoàn thiện các quy định về quản lý và khai thác VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố để tăng cường tính hiệu lực, hiệu quả QLNN.

- Đối với cơ chế trợ giá cho người sử dụng xe buýt: Bổ sung điều chỉnh quy định cơ cấu giá vé phù hợp cho từng nhóm người sử dụng và các đối tượng ưu tiên, đa dạng hóa các loại hình vé.

- Đối với cơ chế hỗ trợ cho DNVT: Hoàn thiện cơ chế trợ giá, ban hành quy định trợ giá cụ thể cho tất cả các doanh nghiệp, hợp tác xã được UBND thành phố đặt hàng và đấu thầu cung ứng dịch vụ VTHKCC.

- Hoàn thiện quy định về kiểm soát khí thải phương tiện, khuyến khích xe buýt thân thiện với môi trường.

Thứ tư, nâng cao mối quan hệ giữa cơ quan quản lý VTHKCC - Doanh nghiệp vận tải - Hành khách: đề cao vai trò tham gia của DNVT và người sử dụng từ giai đoạn lập và thẩm định quy hoạch VTHKCC, đầu tư xây dựng CSHT, đấu thầu, khai thác và vận hành đến khi hoàn thành cung cấp dịch vụ cho người sử dụng.

4.3.4. Giải pháp về cơ chế đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

Thứ nhất, áp dụng hình thức BOT (Xây dựng - Vận hành - Chuyển giao) để huy động vốn đầu tư VTHKCC ở cả doanh nghiệp tư nhân và DN nhà nước, trong đó:

- Vốn đầu tư xây dựng CSHT huy động từ NSNN dành cho phát triển CSHT kỹ thuật đô thị và từ các DN thuộc các thành phần kinh tế có nhu cầu khai thác và kinh doanh thương mại.

- Vốn đầu tư mua sắm, nâng cao chất lượng đoàn phương tiện do các DNVT và các DN khác đầu tư.

- Huy động và khai thác hiệu quả vốn đầu tư từ nguồn vốn vay ưu đãi hỗ trợ phát triển của các tổ chức Chính phủ và phi Chính phủ trong và ngoài nước để thực hiện các dự án GTVT.

Thứ hai, khuyến khích và thúc đẩy mô hình hợp tác công tư (PPP) trong phát triển VTHKCC:

- Ưu tiên giao đất, cho thuê đất theo giá ưu đãi để xây dựng CSHT VTHKCC theo các dự án được các cấp có thẩm quyền phê duyệt; Hỗ trợ lãi suất 50% - 70% mức lãi suất theo hợp đồng vay vốn được ký kết giữa chủ dự án với tổ chức tín dụng (Quy định hiện hành của Hải Phòng chưa có).

- Hỗ trợ một phần lãi suất vay ngân hàng đối với đầu tư mua xe trong thời gian 7-10 năm, tương đương 1 đời xe.

- Về thuế, phí và lệ phí: Miễn thuế sử dụng đất, không thu tiền thuê đất đối với các diện tích xây dựng CSHT VTHKCC; miễn thuế nhập khẩu phương tiện, phụ tùng

xe buýt; miễn lệ phí trước bạ đối với phương tiện xe buýt sử dụng năng lượng sạch; hỗ trợ 50% lệ phí bến xe, bãi đậu xe và miễn phí cầu đường...

- Xem xét trợ giá 30% chi phí hoạt động trong 03 năm đầu cho các tuyến xe buýt mới mở và trợ giá hoàn toàn bằng nguồn NSNN cho 50% số tuyến hoạt động.

Thứ ba, xem xét thành lập Quỹ phát triển VTHKCC thành phố.

4.3.5. Giải pháp xây dựng khung tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

Đề xuất 5 nhóm tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt:

- *Tiêu chuẩn phương tiện*: Mức độ hiện đại của phương tiện; Bảo trì phương tiện; Vệ sinh phương tiện.

- *Tiêu chuẩn lao động*: Lái xe; Nhân viên phục vụ; Nhân viên điều hành vận tải; Sức khỏe.

- *Tiêu chuẩn vận hành*: Thông tin dịch vụ; Thời gian hoạt động; An toàn của xe buýt; Khả năng tiếp cận dịch vụ; Hiệu quả khai thác tuyến.

- *Tiêu chuẩn định hướng khách hàng*: Phục vụ hành khách; Mức độ an toàn và an ninh cho hành khách.

- *Tiêu chuẩn quản lý*: Quản lý mạng lưới tuyến; Quản lý CSHT; Quản lý phương tiện; Quản lý lao động; Quản lý doanh thu.

4.3.6. Giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng và tổ chức quản lý giao thông

* *Đảm bảo tiếp cận CSHT thuận tiện cho phương tiện và người sử dụng*: cải tạo các điểm đầu cuối, điểm trung chuyển, hệ thống điểm dừng, nhà chờ đạt tiêu chuẩn, đảm bảo số lượng và khoảng cách tiếp cận phù hợp (bình quân 300m - 700m trong đô thị có một điểm dừng đỗ, đảm bảo tối thiểu 50% số điểm dừng đỗ có bố trí nhà chờ, 100% nhà chờ, điểm đầu cuối và 50% điểm dừng có lắp đặt Bảng LED cung cấp thông tin điện tử). Đồng thời, nâng cấp các bãi đỗ xe, xây dựng các bãi đỗ xe ngầm hoặc nhiều tầng tại các điểm đầu mối giao thông, điểm trung chuyển VTHKCC, xem xét bố trí các công trình hỗ trợ tiếp cận như: lối đi riêng, cầu vượt bộ hành, hầm đi bộ, bãi đỗ xe cá nhân cho người sử dụng xe buýt.

* *Tổ chức giao thông đô thị ưu tiên cho xe buýt*: tổ chức, phân luồng giao thông hợp lý, hạn chế phương tiện ra vào trung tâm thành phố, tránh ùn tắc giao thông; giành quỹ đất để tạo lập không gian đô thị cho các công trình tiện ích công cộng như: trung tâm thương mại, trung tâm giải trí, bến xe buýt...trở thành không gian sống với những điểm nhấn về cảnh quan, kết nối giữa VTHKCC và người đi bộ, người đi xe đạp. Để nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện cần xem xét bố trí làn dành riêng hoặc ưu tiên cho xe buýt với các loại xe buýt sức chứa lớn hoạt động. Đối với các tuyến có xe buýt hoạt động với tần suất cao, xem xét cấm hoặc hạn chế các loại phương tiện khác vào các khung giờ phù hợp trong ngày. Đồng thời, điều chỉnh thời gian hoạt động trong ngày của các tuyến xe buýt phù hợp với nhu cầu và đặc thù của từng khu vực, hình thành một số tuyến buýt phục vụ 24/7 khi có nhu cầu đi lại.

* *Xây dựng Trung tâm cơ sở dữ liệu tích hợp về VTHKCC*: xây dựng hệ thống CSDL tích hợp về VTHKCC (Trung tâm CSDL tích hợp về VTHKCC thuộc Cơ quan quản lý GTCC) với các nguồn dữ liệu chính sau: Hệ thống phục vụ công tác QLNN; Bản đồ số mạng lưới xe buýt sử dụng công nghệ GIS và GPS; Cơ sở dữ liệu về CSHT và phương tiện xe buýt; Các thông tin hỗ trợ hành khách và dữ liệu khác có liên quan.

Truyền thông, quảng bá để khuyến khích cho hoạt động VTHKCC thông qua liên kết các kênh truyền thông trực tiếp và trực tuyến, bao gồm:

+ Các kênh cá nhân: Trang web, mạng xã hội như facebook, zalo, fanpage, các ứng dụng di động, công cụ tìm kiếm Google Transit, Google map.

+ Các kênh truyền thông xã hội: Tiếp thị và quảng cáo trực tuyến, liên kết báo chí điện tử, đài phát thanh, truyền hình tổ chức các chương trình truyền thông.

** Ứng dụng công nghệ mới trong quản lý và vận hành xe buýt:*

- Sử dụng thẻ thông minh tích hợp vé - giá vé các loại PTCC để di chuyển, xem xét sử dụng vé điện tử (E-ticket) thay vé giấy và áp dụng hệ thống thu vé tự động để kiểm soát vé và doanh thu. Ứng dụng các hình thức thanh toán hiện đại, online như: internet banking, Ipay, quét mã QR...

- Đầu tư, lắp đặt hệ thống GPS trên toàn bộ phương tiện để kiểm soát phương tiện đáp ứng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 31:2014/BGTVT về thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô. Đồng thời, lắp đặt camera giám sát tại các bến xe, điểm trung chuyển và trên xe buýt để giám sát lái xe và phương tiện đang hoạt động.

- Đầu tư các phần mềm quản lý chuyên dụng và ứng dụng công nghệ định vị GPS và hệ thống thông tin địa lý (GIS) để thành lập Bản đồ số mạng lưới xe buýt, cung cấp thông tin về CSHT, hỗ trợ ra quyết định bao gồm thu thập, xử lý các thông tin về hoạt động của phương tiện và xử lý sự cố xảy ra.

- Xây dựng các trang Web, phần mềm ứng dụng trên nền tảng thiết bị di động thông dụng hiện nay (trên nền hệ điều hành iOS, Android) để mua vé online, cung cấp thông tin dịch vụ VTHKCC cho hành khách.

** Kiểm soát và hạn chế sử dụng PTCN:*

Về hạn chế sự tiếp cận đối với PTCN: Hạn chế PTCN tiếp cận từng khu vực cụ thể trong thành phố, xây dựng các quy định về quyền tiếp cận theo thời gian nhất định trong ngày hoặc trong tuần hoặc dựa trên mức độ bảo vệ môi trường của phương tiện.

Về hạn chế sở hữu PTCN: thu phí lưu hành phương tiện hàng năm, thiết lập Hệ thống định mức phương tiện (Giấy chứng nhận đủ tư cách pháp lý của phương tiện với các điều kiện ràng buộc xác định) và các chi phí sở hữu khác.

4.3.7. Giải pháp phát triển đoàn phương tiện xe buýt hiện đại và bảo vệ môi trường

** Đầu tư phương tiện xe buýt hiện đại, thân thiện với môi trường:* Các loại xe buýt cần sử dụng các gam màu sáng, những màu sắc bắt mắt, vừa góp phần thu hút hành khách vừa thân thiện với môi trường, sử dụng một số loại xe buýt nhiên liệu sạch như: Xe buýt chạy bằng khí nén thiên nhiên CNG, khí hóa lỏng LPG; Xe buýt điện EV; Xe buýt đa động lực Hybrid.

** Tăng cường kiểm soát tiêu chuẩn khí thải và tiếng ồn của phương tiện:* không cấp chứng nhận kiểm định lưu hành phương tiện đối với các phương tiện không đạt yêu cầu; quy định vùng hoạt động của phương tiện theo các mức yêu cầu an toàn kỹ thuật và tiêu chuẩn khí thải; nâng mức tiêu chuẩn khí thải đối với các loại xe ô tô, trong đó có xe buýt đang lưu hành và đã qua sử dụng nhập khẩu.

** Phương tiện xe buýt hỗ trợ người khuyết tật:* đầu tư, cải tạo xe buýt đáp ứng Quy chuẩn QCVN 82:2019/BGTVT để người khuyết tật tiếp cận sử dụng.

4.3.8. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực

Thứ nhất, phải xây dựng lực lượng lao động có chất lượng cao.

Thứ hai, phải có chương trình và các cơ sở đào tạo đảm bảo chất lượng.

Thứ ba, xây dựng chính sách thu hút nguồn nhân lực phục vụ VTHKCC.

4.3.9. Giải pháp phát triển các tuyến xe buýt chất lượng cao

* *Yêu cầu của tuyến xe buýt chất lượng cao:* đáp ứng đồng bộ các tiêu chuẩn vận hành với phương tiện và trang thiết bị điều hành hiện đại, có thể phục vụ một lượng lớn hành khách nhanh chóng, an toàn và thuận tiện nhất.

* *Xây dựng các tiêu chuẩn vận hành của tuyến xe buýt chất lượng cao:* Tiêu chuẩn về phương tiện; Tiêu chuẩn về CSHT trên tuyến; Tiêu chuẩn khai thác; Tiêu chuẩn công nghệ vận hành; Tiêu chuẩn nhân lực phục vụ; Tiêu chuẩn về độ tuổi, sức khỏe, đạo đức nghề nghiệp; Tiêu chuẩn về trình độ nghiệp vụ.

* *Đề xuất tuyến xe buýt chất lượng cao kiểu mẫu:*

Lộ trình tuyến đề xuất: KCN VSIP Thủy Nguyên - Ga Thượng Lý - Trung tâm Thành phố (Nhà hát lớn) - Ga Hải Phòng - Bến xe buýt Cầu Rào - Khu du lịch quốc tế Đồ Sơn. Tiêu chuẩn tuyến đảm bảo theo các tiêu chuẩn tuyến xe buýt chất lượng cao, xây dựng Bộ nhận diện thương hiệu (logo đặc trưng), ví dụ: HighbusHP và Slogan: “Xe buýt Hải Phòng, an toàn, thuận tiện và văn minh”. Đồng thời, tổ chức truyền thông rộng rãi về lợi ích của xe buýt để thu hút hành khách đi xe.

4.4. Đánh giá hiệu quả của các giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Hải Phòng theo hướng bền vững

Các lợi ích mà VTHKCC nói chung và xe buýt nói riêng mang lại cho xã hội thể hiện qua mức hao phí và sự tiết kiệm các nguồn lực xã hội khi sử dụng xe buýt so với việc sử dụng các PTCN để đi lại. Hiệu quả kinh tế - xã hội - môi trường của các giải pháp phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững mang lại cho cả Nhà nước, DNVT và người dân tại TP Hải Phòng thể hiện trên các góc độ:

- Phát triển xe buýt sẽ góp phần hạn chế PTCN.
- Lợi ích do giảm ùn tắc và tai nạn giao thông trên đường.
- Lợi ích do tiết kiệm chi phí nhiên liệu.
- Tiết kiệm thuế bảo vệ môi trường cho Nhà nước.
- Lợi ích do giảm khí thải và tiếng ồn phương tiện giao thông.
- Lợi ích về giảm thiệt hại do tai nạn giao thông.
- Hiệu quả trên quan điểm DNVT và người sử dụng.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

* *Những vấn đề đã giải quyết được trong Luận án:* Trên cơ sở nghiên cứu lý luận và đánh giá thực trạng về phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững, Luận án chỉ ra những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân của những tồn tại, hạn chế đó tại Hải Phòng. Đồng thời, Luận án đề ra quan điểm, mục tiêu, định hướng, xây dựng mô hình phát triển và đề xuất các giải pháp phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững có tính khả thi phù hợp với yêu cầu thực tiễn tại Hải Phòng.

* *Những vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu và hướng phát triển tiếp theo:* tiếp tục nghiên cứu phát triển theo hướng bền vững các loại hình VTHKCC; nghiên cứu các tiêu chuẩn, quy chuẩn quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng VTHKCC (Mô hình TOD), nghiên cứu quản lý nhu cầu giao thông (Mô hình TDM), phát triển CSHT

gắn với quản lý tích hợp đô thị và giao thông xanh - thông minh. Nghiên cứu bộ tiêu chí riêng cho VTHKCC bằng xe buýt tại Hải Phòng dựa trên cơ sở các tiêu chí, chỉ tiêu phát triển VTHKCC bằng xe buýt theo hướng bền vững và khung tiêu chuẩn CLDV VTHKCC bằng xe buýt. Nghiên cứu mô hình và các giải pháp phát triển theo hướng bền vững cho các DNVT. Nghiên cứu hoàn thiện hệ thống văn bản QPPL trong lĩnh vực VTHKCC và các lĩnh vực liên quan.

2. Kiến nghị

* *Đối với Chính phủ*: tăng cường xã hội hóa phát triển VTHKCC trong chiến lược dài hạn (20 năm tới). Xây dựng các kế hoạch, chương trình quốc gia về phát triển đô thị định hướng VTHKCC, tập trung cho các đô thị loại I cấp quốc gia.

* *Đối với Bộ GTVT, Bộ Xây dựng*: đề xuất Chính phủ đề ban hành các văn bản dưới luật (Nghị định, Thông tư hướng dẫn) về hướng dẫn lập, điều chỉnh, quản lý tích hợp quy hoạch đô thị và GTVT, quy hoạch phát triển VTHKCC phù hợp với điều kiện của đô thị, hoàn thiện các quy định về đầu tư, xây dựng CSHT phục vụ VTHKCC; Tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện các văn bản QPPL, thống nhất ban hành các quy định, tiêu chuẩn về các loại hình VTHKCC đô thị trong đó có xe buýt.

* *Đối với Chính quyền TP. Hải Phòng*: cam kết về mặt chính trị đối với các chính sách phát triển VTHKCC nói chung và VTHKCC bằng xe buýt nói riêng, tranh thủ các nguồn tài trợ từ Chính phủ và các tổ chức quốc tế, xã hội hóa, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia và áp dụng cơ chế linh hoạt, phù hợp cho DNVT với phương châm “*Lợi ích hài hòa - Rủi ro chia sẻ*”. Tiếp tục tăng cường các biện pháp kiểm soát và hạn chế PTCN, xây dựng lộ trình phù hợp để cấm các PTCN lưu thông trong khu vực nội thành trong giai đoạn sau 2030 để ưu tiên phát triển VTHKCC. Bên cạnh đó, cần có chế tài cụ thể để thu phí, lệ phí đối với PTCN khi tham gia giao thông và khai thác các nguồn thu từ bến, bãi đỗ xe trong thành phố, các nguồn thu từ xử phạt vi phạm giao thông để đầu tư cho phát triển VTHKCC đô thị.

* *Đối với các Sở, ban ngành thành phố*: tập trung nâng cao năng lực QLNN, tham mưu đúng và trúng các chính sách phát triển VTHKCC cho UBND thành phố, đảm bảo các mục tiêu và định hướng phát triển VTHKCC đã đề ra. Các Sở ngành: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Cục Thuế phối hợp tham mưu đề xuất bố trí các nguồn vốn đầu tư cho phát triển VTHKCC. Sở Xây dựng chủ trì phối hợp với Sở TN & MT, Sở GTVT tham mưu về vị trí quy hoạch KCHTGT phục vụ VTHKCC để triển khai thực hiện ưu đãi về quỹ đất đô thị. Sở GTVT đóng vai trò chủ đạo trong việc tăng cường ứng dụng CNTT, xây dựng CSDL (số hóa) về hạ tầng, phương tiện và các phần mềm phục vụ công tác quản lý, điều hành giao thông; phối hợp với Sở TT và TT, Công an nghiên cứu xây dựng trung tâm quản lý giao thông tích hợp bao gồm cả VTHKCC trên toàn thành phố; tích cực phối hợp với báo, đài truyền thông cho GTCC.

* *Đối với các DNVT xe buýt*: tập trung nâng cao CLDV xe buýt, tập trung khai thác các tuyến buýt chất lượng cao, đảm bảo phương tiện hiện đại, tiện nghi, đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn, tiết kiệm năng lượng và thân thiện môi trường.

* *Đối với mỗi người dân thành phố*: nhận thức rõ tầm quan trọng của VTHKCC, khuyến khích mọi người hạn chế sử dụng PTCN và thường xuyên sử dụng xe buýt để đi lại, vừa nâng cao hình ảnh xe buýt thành phố, đồng thời nâng cao ý thức bảo vệ môi trường, xây dựng văn hóa giao thông, văn minh đô thị.